

Stanowisko
Rady Samorządu Mieszkańców Osiedla Kamionek
z dnia 19 kwietnia 2023 r.
w sprawie Warszawskiego Roweru Publicznego (Veturilo) na Kamionku
(z inicjatywy Jarosława Gliwińskiego)

Z niepokojem obserwujemy pogorszenie oferty Veturilo na Kamionku. Od 2019 roku w całej dzielnicy Praga-Południe liczba stacji zmniejszyła się z 34 do 26. Ubyło zatem 8 stacji, z czego na Kamionku aż 3 z nich ("PKN Orlen-Chodakowska", "Praga 306" oraz "Dworzec Wschodni - Lubelska"). To wszystko w roku, w którym Veturilo jest w skali ogólnomiejskiej wyjątkowo popularne już od samego początku sezonu (pomimo bardzo zimnego marca, liczba wypożyczeń była w tym miesiącu większa niż przed rokiem, <https://um.warszawa.pl/-/veturilo-mocniejsze-niz-przed-rokiem>). Praga-Południe jest również w czołówce dzielnic pod względem liczby wypożyczeń.

Jednocześnie w północno-zachodniej części Kamionka w ostatnich latach powstaje bardzo dużo zabudowy mieszkaniowej, w najbliższych latach liczba nowych mieszkańców tego rejonu oraz sąsiadującej z nim części osiedla Grochów-Centrum może osiągnąć nawet 10-15 tysięcy. Obydwa te czynniki (jednoczesne zmniejszenie podaży oraz zwiększenie popytu) powodują, że mieszkańcy Kamionka nie mogą w pełni korzystać z rowerów miejskich.

Już w Studium Konceptyjnym Funkcjonowania Warszawskiego Roweru Publicznego, przygotowanym na zlecenie ZDM w 2019 roku, stwierdzono: *"Silnie rozwija się także zabudowa mieszkaniowa na terenie dzielnicy Praga-Południe. Wzrost zagęszczenia wielorodzinną zabudową mieszkaniową m.in. na Goławiu, ale także Grochowie, Kamionku i Saskiej Kępie sprawia, że obecne rozmieszczenie stacji średnio co 1,5 km jest niewystarczające. Potrzebne jest zwiększenie zagęszczenia stacji Veturilo na ww. obszarach oraz wyposażenie ich w kolejne rowery."*

Wg deklaracji ZDM (wyrażanej w wielu miejscach, przywołujemy cytaty z Warszawskiego Raportu Rowerowego 2021): *"Rower publiczny z założenia stanowi przede wszystkim uzupełnienie transportu zbiorowego obsługując tzw. „pierwszy i ostatni kilometr”. Oznacza to, że zapewnia dojazd do węzłów przesiadkowych oraz umożliwia kontynuację podróży po wyjściu z tramwaju, autobusu czy też metra."*

Zgadzamy się z obydwoma powyższymi stwierdzeniami.

Tymczasem brak stacji po kamionkowskiej stronie Dworca Wschodniego znacznie utrudnia dojazd Veturilo do i z pociągów lokalnych Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei

Mazowieckich. Połączenie roweru i pociągu to najszybszy możliwy sposób dojazdu do i z ścisłego centrum Warszawy dla dużej części Kamionka na północ od ulicy Grochowskiej, wliczając w to dojazd samochodem, w szczególności w godzinach szczytu. Tymczasem korzystanie z jedynej obecnie dostępnej stacji w rejonie dworca wydłuża dojazd na perony z około 80 metrów do aż 500 metrów (z uwzględnieniem faktu, że jazda rowerem w przejściach pod dworcem jest zabroniona). Skutecznie zniechęca to do dojazdu rowerem miejskim, jak również kontynuowania nim podróży po wyjściu z pociągu.

Podobny problem dotyczy miejsc docelowych, do których można by kontynuować podróż rozpoczętą komunikacją zbiorową. Obecnie duża część stacji na Kamionku to stacje wzdłuż ulicy Grochowskiej i Waszyngtona, w rejonach przystanków tramwajowych. Jednak podróży rozpoczętej na nich nie ma jak zakończyć - brak stacji "PKN Orlen-Chodakowska" i "Dworzec Wschodni - Lubelska" powoduje, że na północ od Grochowskiej nie ma żadnej stacji, pomimo coraz gęstszej zabudowy. To obszar blisko połowy Kamionka, na którym mieszka zdecydowana większość mieszkańców, jednocześnie zawierający wiele innych celów podróży (jak chociażby niedawno powstałe Centrum Rozwoju Przemysłów Kreatywnych czy SWPS - a ze statystyk wiadomo, że studenci to grupa społeczna, która korzysta z Veturilo bardzo intensywnie). Jednocześnie samo poruszanie się rowerem wzdłuż ww. ulic jest utrudnione przez brak jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej na tych ruchliwych ulicach.

Jednym z dużych problemów komunikacyjnych Kamionka jest też utrudniona komunikacja północ-południe przez konieczność omijania przez samochody i komunikację zbiorową rejonu Parku Skaryszewskiego i Kamionkowskich Błoni Elekcyjnych przy podróżach w kierunku Saskiej Kępy i dalej na południe. Naturalnym wyborem w tej relacji jest zatem rower, jednak w przypadku Veturilo dla niektórych mieszkańców nowych osiedli byłby wymagany blisko kilometrowy spacer, by w ogóle dojść do stacji. To prawie połowa dystansu podróży. Także blisko kilometrowa popularna trasa wzdłuż ulicy Międzynarodowej przez Mostek Elekcyjny, pokonywana obecnie pieszo przez wielu mieszkańców okolic skrzyżowania Międzynarodowa/Grochowska w drodze do tramwajów na Waszyngtona, odbywa się w osi północ-południe.

Należy wreszcie zauważyć, że Kamionek leży na tyle blisko centrum Warszawy, że wiele ogólnomiejskich celów podróży znajduje się w powszechnie akceptowalnej odległości dojazdu rowerem, w szczególności wobec dostępności rowerów elektrycznych Veturilo.

Samorząd Mieszkańców Osiedla Kamionek stoi na stanowisku, że potrzebne jest poszerzenie sieci stacji Veturilo na Kamionku, optymalnie o 4 stacje:

- stację "Dworzec Wschodni - Lubelska", obsługującą przesiadki od strony Kamionka na węźle komunikacyjnym wokół dworca

- stację w lokalizacji zbliżonej do "PKN Orlen-Chodakowska", np. przy skrzyżowaniu Mińska/Chodakowska lub Żupnicza/Chodakowska, obsługującą zachodnią część nowych osiedli mieszkaniowych, SWPS, Drukarnię
- stację w okolicy pętli autobusowej Kamionek i Kościoła św. Rity, obsługującą wschodnią część nowych osiedli mieszkaniowych, kościół, ZUS, pętlę autobusową
- stację w okolicy przystanku tramwajowego "Park Skaryszewski", ułatwiającą przecięcie parku w osi północ-południe

Najskuteczniejszą obecnie drogą do osiągnięcia tego celu, wobec ograniczeń obowiązującej umowy z operatorem systemu, jest współfinansowanie stacji przez Dzielnicę Praga-Południe. W związku ze zmianami technicznymi stacje są mniej skomplikowane i tańsze w utrzymaniu (obecnie roczne utrzymanie to około 50 tys. zł). Postulujemy zatem jak najszybsze wprowadzenie takiego właśnie rozwiązania.

Uważamy jednocześnie, że docelowo Veturilo powinno zawierać ww. stacje niezależnie od źródła finansowania. Praktyka tymczasem pokazuje, że stacje sponsorowane komercyjnie nie mają większych szans powstać przy dworcu czy osiedlu mieszkaniowym, a raczej przy galeriach handlowych czy kompleksach biurowych, stąd nie rozważamy tego jako realnej opcji. Apelujemy zatem także do Zarządu Dróg Miejskich jako zamawiającego o uwzględnienie ww. propozycji w przyszłości – jeśli warunki finansowania Veturilo się poprawią, bądź w wypadku likwidacji stacji gdzieś indziej i uwolnienia funduszy w ten sposób.